CAMARA DE SENADORES

SECRETARIA - DIRECCION GENERAL LEGISLATIVA

XLVª Legislatura – 1er Período
10 de octubre de 2000

COMISION DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Carpeta: S/C **Distribuido:** 483/2000

SITUACION ACTUAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

VISITA DE REPRESENTANTES DE LA UNION NACIONAL DE TRABAJADORES DEL METAL Y RAMAS AFINES (UNTMRA)

Versión taquigráfica de la sesión del día 10 de octubre de 2000

- Sin corregir por los oradores -

ASISTENCIA

Preside	:	Senador Pablo Millor
Miembros	:	Senadores Danilo Astori, José Jorge de Boismenu, Eleuterio Fernández Huidobro y Luis Alberto Heber
Invitados especiales	:	Delegación de la Unión Nacional de Trabajadores del Metal y Ramas Afines (UNTMRA), integrada por los miembros del Comité Ejecutivo de la UNTMRA, señores Hugo Bianchi y Mario Armesto y por el miembro del Consejo Directivo de la UNTMRA, señor Carlos Martuscilo.
Secretaria	:	Raquel Suárez Coll
Ayudante	:	César González

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 11 y 04 minutos)

La Comisión de Industria y Energía recibe una vez más a los miembros de la Unión Nacional de Trabajadores del Metal y Ramas Afines.

Antes de cederles el uso de la palabra, solicito que trasmitan mis excusas porque, luego de haber programado una visita que se suponía sería individual pero que luego consideramos que debía ser colectiva, por razones personales no pude concurrir cuando asistieron los demás Senadores integrantes de esta Comisión. No obstante, me pondré en contacto para poder hacer el mismo recorrido que realizaron mis compañeros. Creo que lo importante es que los miembros de la Comisión hayan ido y tengo entendido que la semana pasada se adoptó una serie de resoluciones –entre ellas la de citar al Banco de la República y a la Corporación Nacional para el Desarrollo- sobre las que podría ilustrar el señor Senador Fernández Huidobro, quien presidió las sesiones que se llevaron a cabo.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Se ha resuelto por parte de esta Comisión solicitar al señor Ministro que convoque a una reunión con el Banco de la República, la Corporación Nacional para el Desarrollo, UTE y los trabajadores de MAKSA, es decir, todas las fuerzas o entidades involucradas en el asunto, para tratar de encontrar una solución al problema, enviando una nota al respecto. Además, se decidió realizar gestiones particulares por parte de diversos Senadores en el mismo sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- En función de la nota que me acaba de entregar la señora secretaria, remitida por el sindicato de MAKSA, veo que ya se reunieron con el Banco de la República y la Corporación Nacional para el Desarrollo y estaría en ciernes un encuentro con UTE. Creo que la última información que tenemos está ya en poder de todos los señores Senadores.

SEÑOR BIANCHI.- Simplemente, quisiera hacer una introducción. Posteriormente, mis compañeros se extenderán en el tema.

Con respecto al problema de MAKSA, tenemos un mensaje del Ejecutivo de la UNTMRA y del Comité de Base de MAKSA que entregamos al señor Presidente de la Comisión, Senador Millor. Lamentamos que no haya estado presente en la visita que realizaron los demás miembros de la Comisión, pero sabemos que fue por razones de fuerza mayor y que la hará cuando le sea posible, porque para nosotros es algo muy importante. Además, el Ejecutivo de la UNTMRA quisiera tener una entrevista con el señor Presidente para exponerle una serie de cuestiones que nos preocupan y que tienen que ver con la industria, sin desmedro de que posteriormente solicitemos que toda la Comisión nos reciba nuevamente para tratar temas más generales.

Hace dos semanas tuvimos una reunión de trabajo con el señor Ministro, que duró alrededor de tres horas. Allí concurrió una delegación numerosa de nuestro sindicato y se trataron temas como el de MAKSA, el de las unidades potabilizadoras de agua, el del cable y el del sector automotriz, que nos ocupa hoy.

En relación con lo de MAKSA, hay mucho trabajo por delante, pero encontramos buena disposición por parte del Ministerio a los efectos de que se concrete todo lo relativo al capital de giro, lo que tiene que ver con el Banco de la República, con UTE, con un mínimo de garantías del mercado para los transformadores de UTE, dentro de lo que está permitido legalmente.

En cuanto a la asociación con los belgas, el Ministerio se dirigiría a la empresa POWER para que se asocie al desafío que tenemos por delante a fin de mantener esta fábrica.

Pensamos que el tema que nos ocupa hoy es de interés nacional y tiene que ver con la perspectiva de la Nación. Evidentemente, estamos muy preocupados porque están en juego los puestos de trabajo de más de mil trabajadores de la industria automotriz, pero se trata de algo más que de nuestra preocupación individual. Los señores Senadores pueden observar que actualmente vivimos un proceso de globalización de la economía, al que no calificamos ni de bueno ni de malo; es un proceso objetivo, que potenciaría a la humanidad para resolver los problemas que existen si se llevara a cabo en forma solidaria. La industria automotriz quizás sea uno de los emblemas y expresiones de ese proceso, junto a las comunicaciones y a la electrónica. Los países desarrollados se distinguen, justamente, por tener industria y, además, industria automotriz.

Por nuestra parte, hemos demostrado tener capacidad técnica para hacer buenos autos, lo que constituye una tarjeta de presentación. Uno puede ir a Alaska a vender dulce de leche, pero además somos los que armamos Citroën, Renault y Peugeot. No pensamos que sea una industria artificial porque, en todo caso, la industria japonesa también podría serlo, y me refiero a toda la industria japonesa. Hoy en día el principal elemento en la industria es el conocimiento, y nosotros sabemos hacer autos. Incluso, en algunos casos, según los certificadores internacionales, sabemos hacerlos al nivel de Europa, como en el caso de OFEROL, lo cual nos enorgullece porque es el fruto de una acción en la que nosotros hemos participado. Nuestro sindicato celebró un congreso específico de los trabajadores de OFEROL y se propuso, como objetivo, fabricar un auto de excelente calidad, barato y a tiempo. Esto fue un poco insólito, pero entendimos que quizás de esa forma defendíamos lo mejor que podíamos los intereses de los trabajadores. Podemos tener una visión u otra, o hurgar en cómo sería la sociedad del futuro que deseamos -que no es ésta- pero hoy lo concreto es que para defender los intereses de los trabajadores precisamos que esa fábrica se mantenga y que el auto sea de excelente calidad. Debemos involucrarnos en el proceso de producción.

En relación con estos temas hemos mantenido muchas discusiones con las empresas, porque la calidad del auto –como dije- es nuestra tarjeta de presentación en el MERCOSUR. En el seno de éste hemos discutido mucho con empresarios, gobiernos y trabajadores y es nuestra intención ser respetados como excelentes profesionales, razón por la cual no queremos que se fabriquen "chanchadas". Hemos tenido éxito al respecto, pero hoy atravesamos por una situación que nos angustia. Hemos venido aquí, no porque tengamos las soluciones precisas ni el qtid de la cuestión; por el contrario, nos parece que esto debe merecer un diálogo a nivel de la Nación, de todas sus fuerzas, para salvar al sector.

En su momento, la coordinadora de sindicatos metalúrgicos, concretamente de la industria automotriz del MERCOSUR, propuso una política común, un arancel, plazos determinados y condiciones especiales para la industria uruguaya. Si bien en general eso se mantiene, la verdad es que cada uno habla en nombre de su país, salvo nosotros, que nos ponemos la celeste el domingo, pero después nos olvidamos de ella; sin embargo, en las negociaciones del MERCOSUR, las otras delegaciones tienen políticas nacionales. Podemos estar de acuerdo o no, pero nosotros necesitamos hacer lo mismo.

Por supuesto, como trabajadores, queremos coordinar con nuestros compañeros a efectos de lograr tener una política solidaria y de complementación productiva. Hemos planteado la necesidad de discutir sobre nuestra industria que, en general, incluso teniendo en cuenta los tres países que fabrican autos, es dependiente tecnológicamente, es decir, está atrasada. Quizás gran parte de la industria automotriz del mundo esté en similares condiciones, porque los centros de generación tecnológica están en París, en Francfort, en Detroit, y la tecnología no se expande. Personalmente, visité la "Nissan" en Japón, y debo decir que me permitieron ver todo lo que se muestra en cualquier parte, es decir, todo lo referido a montaje y chapa. Sin embargo, no visitamos los lugares en donde se ubica el corazón de la cosa; me refiero, por ejemplo, al área de los motores. Nuestra delegación estaba integrada, entre otros, por el doctor Irazábal, del Ministerio de Trabajo y el señor Pivel de la Cámara de Industrias. Realmente, nos atendieron como reyes pero, reitero, no nos mostraron el corazón de la cosa.

Nuestra industria, en general, en la región, se dedica al montaje; en Brasil, por ejemplo, se produce más del auto, aunque no existe un auto brasileño. Hay autos mundiales. Por nuestra parte, hemos planteado que en el MERCOSUR debería funcionar una tripartita. Sería bueno que se realizara un encuentro tripartito en el ámbito del Subgrupo Siete -tal como señalamos hace tres o cuatro años en una reunión que se desarrolló en Río de Janeiro; precisamente, soy el vocero de los cuatro países en el Subgrupo- de trabajadores, empresarios y autoridades del Gobierno, a efectos de discutir sobre una política automotriz.

lt

Por el estado en que se encuentra el mercado mundial, por la forma como está perfilada la situación de la industria en la región, precisamos tener una política a nivel del MERCOSUR en ese plan. Pensamos que no se ha obrado en esa dirección, aunque nos consta que el señor Ministro está tratando de resolver la situación de la mejor manera posible. Creemos que sólo entre todos podremos sacar a este país adelante; por ello, es necesario que todos pensemos en cómo hacerlo. Lo cierto es que estamos con el corazón en la boca, porque las marcas francesas pueden irse del país. El Uruguay no tiene una política de atracción de inversiones, cosa que ya se discutió en la anterior legislatura cuando se consideró la Ley de Inversiones.

A la vez, estamos en una situación de dependencia del PEC y del CAUCE, y el único atractivo que teníamos era la posibilidad de incidir en la región; sin embargo, tenemos un cupo determinado con Argentina, no podemos penetrar en Brasil y, a su vez, esos dos países adoptan políticas de defensa y de salvaguarda de su industria. Algunas de esas políticas están casi cayendo en lo que ha sido el viejo proteccionismo, mientras que otras constituyen medidas de salvaguarda. Nosotros no estamos de acuerdo con el viejo proteccionismo, pero sí lo estamos con el hecho de que dentro de las normas de la OMC se adopten medidas de protección importantes, tanto en lo que refiere a esta como a otras industrias.

Reiteramos que estamos con el corazón en la boca porque pueden irse los franceses. Por nuestra parte, hemos mantenido algunas reuniones, aunque debemos decir que con NORDEX no tenemos una relación muy amigable. A pesar de esto último, en el plano de la defensa del trabajo, uno se olvida de viejos rencores y está dispuesto a dialogar en paz, tranquila y desarmadamente, tal como ha sucedido, para ver la forma de que la empresa y los trabajadores subsistan. También hemos celebrado reuniones de trabajo muy extensas, como lo han sido las mantenidas en OFEROL con el señor Soler. Debo decir, a título personal, que tras la última reunión, me preguntaba a mí mismo qué más podíamos hacer nosotros. Hemos aumentado la productividad y mejorado notoriamente la calidad. El Sindicato ofreció cursos para sus afiliados sobre la ISO 9000; la escuela sindical de la UNTMRA brindó cursos sobre cómo hacer para que las fábricas trabajen mejor. Se discutió sobre organización del trabajo, con técnicos universitarios, y se presentaron propuestas que, en general, fueron reconocidas como acertadas por algunos directivos de la empresa.

Entonces, consideramos que se deberán encarar algunos temas, como por ejemplo, el de lo que ocurrirá si los franceses se van, el de una próxima negociación y también el de la discusión entre Argentina y Brasil sobre la cuestión de las autopartes. Considero que tenemos que tener conciencia -y se lo hemos dicho al señor Presidente de la República; cabe acotar que el doctor Jorge Batlle era antiguamente el Presidente de esta Comisión, y discrepábamos mucho con él, pero también lo respetábamos porque realmente sabía del tema.

Además, ante todo, confiamos ciegamente en la democracia como valor, y aunque haya quienes estén en desacuerdo con nosotros, nos agradan los buenos discutidores, porque nos ayudan a aprender- de que en Brasil y en Argentina esto es fundamental; es el "carro jefe"; si nosotros le tocamos esto, le tocamos la vida. No podemos, al tigre o al oso –como le gusta decir al señor Presidente- mojarle la oreja si no tenemos con qué pelear. Y, en general, nos conviene no pelear con nadie; nos conviene llevarnos bien con el NAFTA, con el MERCOSUR, con la Unión Europea y con todo el mundo. Mientras tanto debemos pensar en cómo logramos que este paisito marche hacia delante. Y creo que esto último es algo que el PIT-CNT, el Partido Colorado, el Partido Nacional, el Frente Amplio y el Nuevo Espacio no lo saben. Espero que los señores Senadores me disculpen, porque no quiero ofender a persona alguna, pero me parece que nadie sabe eso, y es así que todos debemos unirnos para salir adelante. Todos tenemos una parte del saber y nosotros, como trabajadores, tenemos la nuestra.

Pido disculpas una vez más porque quizás aquí estoy mezclando la objetividad con el sentimiento. Confieso que me siento un poco amargado porque la industria en general –no sólo la metalúrgica- se nos va de las manos. Soy el responsable del Departamento de Industria del PIT-CNT y, realmente, he quedado muy desconcertado al ver que los jóvenes se van del país. Precisamente, días pasados conversábamos con el señor Ministro sobre ese tema y sobre la decepción de los jóvenes, que es muy fea. Tenemos una responsabilidad muy grande y debemos tratar de ver cómo producimos. Hemos estado en la Comisión de Industria de la Cámara de Representantes; nuestro sindicato esta muy preocupado por estos temas. Tenemos todo un proyecto de organización de la empresa, de dinamización de la relación de nuestra industria.

En definitiva, queríamos dejar abierta la puerta del diálogo con los señores Senadores, con el señor Ministro y con los empresarios para ver si entre todos podemos encontrarle una solución al tema de la industria automotriz. Inclusive, le hemos planteado al señor Ministro, como PIT-CNT, la necesidad de que se creen ámbitos tripartitos en todos los sectores de la industria, no para discutir sobre salario, sino para intentar sacar adelante a la industria en general. Para ello, es necesario involucrar a todos quienes tienen que ver con este tema, ya sea los empresarios, los trabajadores, los técnicos y los Legisladores. En el caso del vino, por ejemplo, se encontró un camino; si bien no hemos participado, el país demostró que es capaz de producir algo mucho mejor. Entonces, si somos capaces, hagámoslo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero destacar que días atrás tuve un encuentro muy casual con uno de los señores Soler y que, en principio, tengo prevista, a título individual, una reunión en función de alguna información proveniente de Francia. Digo a título individual, porque la agenda de la Comisión se está cargando de temas ya que se ha comenzado a presentar proyectos; inclusive, nosotros haremos lo propio en las próximas horas.

De todos modos, no sería extraño que luego de dicha reunión, le propusiéramos a los compañeros de la Comisión invitar nuevamente a la Cámara Automotriz, la que ya asistió en una oportunidad. El problema de los franceses –me explicaron en este encuentro muy casual- no está tan vinculado a Uruguay, sino a la lentitud de las negociaciones en el ámbito del MERCOSUR. Asimismo, quiero destacar la complacencia de los empresarios con los trabajadores, con la calidad de lo que se produce, es decir, con la mano de obra. En eso fueron muy claros y aquí no hay afán de complacer a nadie, porque fue un comentario que surgió espontáneamente.

SEÑOR ARMESTO.- En primer lugar, queremos agradecer a la Comisión por habernos recibido.

En segundo término, deseo señalar que trabajo en OFEROL. Con relación a lo que señalaba el señor Presidente en cuanto a la mano de obra, debo decir que uno de los aspectos importantes es la capacitación del personal. Tanto en OFEROL como en NORDEX hay gente que al menos tiene 12 años de trabajo, más allá de que otros han ingresado hace 4 años. Advierto que no es lo mismo trabajar en un taller que en una planta, donde se requiere una especialización y un conocimiento. Al respecto, nosotros nos preguntamos si el país se puede dar el lujo de perder mano de obra calificada. Lamentablemente, en un proceso anterior dejamos por el camino parte de esa mano de obra, no sólo en esta empresa.

En el material que les entregamos hay una gráfica sobre los autos producidos en el Uruguay, y allí se puede apreciar que hasta 1990 la mayoría de los autos fabricados en el país eran vendidos en el mercado interno. En aquel momento, había cinco fábricas y solamente las plantas de armado ocupaban alrededor de 2.000 personas. A partir de 1990, la gráfica se quiebra y toda la producción nacional se destina a la exportación, con la diferencia de que en lugar de cinco sólo quedaban dos fábricas. Calculamos que, actualmente, alrededor de la industria automotriz, directa e indirectamente -es decir, a través de servicios tercerizados y autopartes- se mueven entre 1.500 y 1.800 personas; es la mitad que en 1990.

Sin embargo, la producción ha crecido, y mientras en 1998 la exportación fue de 13.000 autos, en los últimos dos años llegó a 15.000 ó 16.000. Aquí es donde aparece otro problema que tiene que ver con el MERCOSUR y con la postura uruguaya en cuanto al régimen automotriz. En el mundo se está produciendo una fuerte concentración de capitales que lleva a que las marcas líderes –por decirlo de alguna manera- compran o se asocian con otras más chicas. En el segundo cuadro del material que les entregamos, se aprecia que General Motors y FIAT representan el 23.9% de la producción mundial. Ambas están en Argentina y Brasil .

Luego tenemos a FORD, Mercedes Benz asociada con MITSUBISHI y HYUNDAI, TOYOTA, RENAULT y NISSAN, VW y SCANIA, HONDA y, finalmente, PEUGEOT y CITROEN, con 4:400.000 unidades de producción mundial. Cuando esta fábrica se instaló aquí, en la región sólo contaba con Uruguay y con una parte de SEVEL Argentina.

Estamos hablando del 14 de marzo de 1997, oportunidad en la que el doctor Sanguinetti inauguró la planta junto con Chirac. Lo recordamos bien, porque es la fecha de fundación de nuestro sindicato y hubo que hacer algunos arreglos para trabajar ese día a fin de no entorpecer las negociaciones puesto que los trabajadores –y es un hecho que debe destacarse- nos dimos cuenta de la importancia que tenía para el país que la planta estuviera abierta en ese momento. Entonces, en ese día tan especial para nosotros igualmente decidimos trabajar, inclusive, en un horario especial. Concretamente, en 1997 la planta piloto de PCA era la de Uruguay. Tan es así que seis meses después de que surgió el Xsara en Europa, se lanzó acá.

Es evidente que estos capitales vinieron a nuestro país porque es socio del MERCOSUR y uno de los puntos que le da mayor trascendencia es, justamente, el de los acuerdos regionales. Actualmente PCA controla dos fábricas en la región, una es la de Río de Janeiro y otra es SEVEL Argentina. A su vez, tiene otra franco-chilena, que si bien no está dentro del MERCOSUR, puedo decir que es muy similar a la nuestra porque tuve oportunidad de visitarla el 24 de agosto. La ventaja que tiene esta planta es que está en Chile, que tiene una imagen muy distinta a la nuestra, más consolidada. No juzgo si esa imagen es buena o mala, pero lo cierto es que Chile como país tiene una imagen y Uruguay, lamentablemente, no la tiene, lo que pesa mucho. Por otro lado, Peugeot, Citroën y Renault siguen estando instaladas en Uruguay, pero hay que tener en cuenta que se trata de licencias otorgadas a Jorge y Ernesto Soler. Por lo tanto, si estas empresas europeas deciden sacar la licencia a los hermanos Soler, nos quedaremos sin planta y los Soler sin fábrica o deberán buscar asociarse con otros capitales.

En realidad, nosotros necesitamos que vengan inversiones al país, pero para eso necesitamos mantener las que tenemos y proyectar la imagen del país. Por eso mi compañero decía que la razón no la tenemos nosotros, los empresarios ni el poder político, sino que tenemos que construirla entre todos, no sólo para que vengan los franceses. Como trabajador, quisiera que hubiera cinco o seis empresas, como sucedía en el 90, para poder desarrollar nuestra actividad. Evidentemente, la construcción de esta imagen no va a ser fácil, pero no se debe hacer enfrentándonos con los poderes, sino construyendo lazos.

SEÑOR BIANCHI.- Hoy escuchaba a un economista argentino que decía que en ese país se está vendiendo un 50% menos de autos y que hay una capacidad ociosa enorme, así como despidos masivos de trabajadores de la industria. La producción en baja serie que hacíamos acá creo que era una opción correcta y, además, era la única.

lt

Antes en Argentina no era atractivo producir 20.000 unidades, pero actualmente sí, lo que hace que las fábricas argentinas compitan con las nuestras.

Nosotros quisiéramos reflexionar sobre una serie de temas, pero desgraciadamente no tenemos la serenidad ni la formación necesaria para hacerlo.

Deberíamos analizar si es posible vender el auto que se produce acá en mayor cantidad dentro del Uruguay.

En ese sentido, yo le planteaba al Ministro Mosca la rebaja del IMESI y él me decía que si le otorgaba eso a la industria automotriz, lo iban a querer las demás industrias. Entonces, yo le respondí que se lo diera. Es cierto que el país debe recaudar y necesita un presupuesto mejor pero, quizás, desarrollando la producción, el mercado interno, indirectamente se pueda recaudar lo mismo o más y se da trabajo. Naturalmente, no se trata de soluciones simples, y por eso no venimos a hacer una propuesta, sino a plantear que se cree un ámbito para reflexionar sobre todos estos temas de la industria automotriz y crear una propuesta solvente, seria, basada en datos concretos, con la intervención de todos los sectores, incluyendo a la Universidad, como lo hemos planteado en otras áreas. Digo esto porque sería interesante y positivo reflexionar sobre el futuro de la industria automotriz con respecto al MERCOSUR. A veces se está resolviendo sobre nuestro destino y no podemos intervenir directamente, ya sea en este como en otro sector.

SEÑOR DE BOISMENU.- Pido disculpas porque me perdí la primera parte de esta conversación. Teniendo en cuenta el hábito de trabajo de esta Comisión, aunque pueda ser divertido discutir el tema –el señor Bianchi dijo que le gustan los buenos discutidores- no voy a entrar en un debate sino simplemente quisiera hacer una pregunta.

Se ha dicho que hay una concesionaria y que no hay una acción de los franceses en forma directa; en realidad, se trata de una "representación" –entre comillas- a cargo de los señores Ernesto y Jorge Soler a través de las compañías que están trabajando en el armado de vehículos. Al parecer hay cierta duda que se trasluce en cuanto a la posición de los franceses y da la impresión de que hubiera algo que, en lo personal, no conozco: habría cierto temor de que ellos no quieran continuar en la operación. Esto es lo que se desprende de lo expresado por el señor Bianchi; es más, por momentos, de sus palabras me surge la idea de que hay algo que no se sabe públicamente, pero que se intuye.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Senadores me permiten, quisiera responder.

Pienso que acá todos procuramos la defensa de las fuentes de trabajo y de la industria nacional, por eso digo que a veces es conveniente que ciertas

cosas no trasciendan, tanto por parte de quienes nos visitan como por los diferentes Senadores que integramos esta Comisión. De todos modos, quisiera decir que no hay nada concreto respecto a la interrogante que planteaba el señor Senador de Boismenu. Personalmente soy optimista en cuanto a que no va a pasar nada.

Lo que sucede es que los franceses –como podrían ser los italianos o los ingleses- provienen de un país sumamente expeditivo. Puedo decir que estuve, cuando se firmó el convenio en París, con uno de los señores Soler y el ex Presidente de la República, doctor Sanguinetti.

Con total franqueza digo que ese fue, para los uruguayos, para quienes integramos la delegación, un día de fiesta por lo que significaba para nuestro país ese convenio. El temor que expresan ahora los sindicalistas, los empresarios y, a veces, nosotros –reitero, sin la intención de que esto trascienda- se debe a las idas y venidas, no provocadas por el Uruguay, en las negociaciones del MERCOSUR. Los franceses, que son expeditivos, se aburren. El mundo actual es muy complejo y en él los países que pueden invertir son diez o doce, mientras que los que necesitan de esa inversión son ciento cincuenta o ciento sesenta. Ese es el tema: al país que quiere invertir le sobra demanda.

No obstante, hay que tener en cuenta otros aspectos. Es obvio que por alguna razón los franceses eligieron al Uruguay; seguramente por sus características, sus condiciones y, fundamentalmente, por la seriedad empresarial, la calidad de la mano de obra uruguaya y la crédibilidad que en ese momento otorgaba el gobierno uruguayo.

De todos modos, insisto en que no hay nada concreto en cuanto a que los franceses se vayan a retirar. Sin embargo, está eso latente de que las idas y venidas –no provocadas por Uruguay, repito- concretamente, la falta de acuerdo entre Brasil y Argentina respecto a la industria automotriz han hecho que, vista la situación por ojos más expeditivos, su proceso se haya tomado un poco lento. Lamentablemente, el Uruguay, país rico por sus valores espirituales, culturales e institucionales, con gran prestigio en el mundo entero –a diferencia de la Argentina que hoy es noticia por todo lo que está pasando en el sistema político, cosa que afortunadamente no sucede acá- no tiene la punta del cable, por decirlo de alguna manera. Este es el problema. Lo cierto es, entonces, que no hay nada concreto en cuanto a que los franceses se vayan a retirar.

De manera que la primera parte de la intervención de los representantes de los trabajadores de UNTMRA tuvo que ver con la razones que he tratado de sintetizar. Reitero que, en lo personal, soy optimista de que los franceses no se van a ir.

SEÑOR BIANCHI.- Compartimos la idea de que esto es algo que planteamos acá y que no es nuestra intención que trascienda públicamente.

lt

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta Comisión, como todas, tiene cosas positivas y cosas negativas. La versión taquigráfica es pública y así debe serlo, porque no podemos juntarnos cuatro o cinco Senadores y quedarnos con el secreto de lo que aquí se analiza. Además, el resto de los señores Senadores tiene acceso a la misma.

Sin embargo, hay temas que más que de políticas de Estado son de inteligencia de Estado, por lo que no queremos que trasciendan. Concretamente en este caso no sería bueno que trascendiera el temor que han expresado un sindicato o algún señor Senador, sobre todo, cuando no ha habido una señal concreta en tal sentido.

Recuerdo cuando se firmó en Francia este acuerdo –si no me equivoco, en octubre de 1996- y ello me hace pensar en que es lógico que surja ese temor, sobre todo, cuando los procesos en el MERCOSUR son tan lentos y las negociaciones están trabadas por las famosas asimetrías tan difíciles de compaginar, a lo que se agregan los propios intereses en juego. En esta situación nosotros no tenemos el poder de decisión y, como muy bien decía el señor Bianchi, son tres los armadores de automóviles en el MERCOSUR. De los cuatro países que lo integran, el Brasil y la Argentina son enormes, por lo cual no somos nosotros los que tenemos el poder de decisión. Por supuesto, tenemos la voluntad manifiesta de los empresarios, de los poderes públicos, de los trabajadores y del Poder Legislativo, en donde nadie ha sustentado una posición contraria al desarrollo de la industria automotriz. Los representantes sindicales hacían referencia a la década del noventa, pero puedo recordar lo que ésta representó en la década del ochenta. En el lugar donde yo ejercía mi profesión de abogado, Maldonado, se produjo el cierre de NORDEX. En ese momento, en la zona oeste de Maldonado, que abarcaba Pan de Azúcar, Cerros Azules, así como Gregorio Aznares y Piriápolis, se perdieron 109 puestos de trabajo, lo que representaba un golpe muy duro para el aparato laboral de un lugar que no vive sólo del turismo.

De manera que los políticos tenemos muy clara la situación y evidentemente esto forma parte de una política de Estado. Debo insistir en que hay una conversación pendiente con los señores Soler y pensaba proponer a la Comisión la realización de una sesión con ellos. Pero en este marco no debemos olvidar que muy pronto estaremos analizando el Presupuesto y que también hay otros proyectos presentados en la Comisión. De cualquier manera nos vamos a hacer un tiempo para seguir analizando este tema.

SEÑOR DE BOISMENU.- No sé si antiguamente había un movimiento de exportación intrarregión dentro del MERCOSUR, como el que hay hoy. Creo que debe ser una satisfacción para quienes están trabajando en esa planta ver pasar los camiones y camionetas "express". Por lo que se sabe de Buenos Aires, esto ha dado buenos resultados. El señor Bianchi decía hace un momento –como dato informativo y sin ningún valor estadístico- que la planta de Chile funciona bien

Sin embargo, en lo personal, entre comprar un Renault o un Peugeot armado en Chile y otro armado acá, prefiero comprar el de acá. Digo esto porque hemos tenido algunos problemas con los autos armados en Chile y, además, no tengo ningún complejo frente a la mano de obra de este país.

Seguramente serán datos sin valores estadísticos, pero como uruguayo siento que lo que está saliendo a la región es muy importante y las marcas armadas en Uruguay se están vendiendo más de lo que nosotros creemos. Es obvio que los uruguayos tenemos la idea de no comprar lo que se arma en nuestro país, pero me parece que es una manera de pensar equivocada.

Tal vez si lo que se arma aquí empieza a venderse en el mismo nivel que en la Argentina, cambiaríamos nuestra actitud y pasaríamos a comprar lo que se arma en el Uruguay. Insisto en que al uruguayo le cuesta enormemente cambiar esa actitud y eso se nota, más que nada, en los compradores de autos.

SEÑOR PRESIDENTE.- No todos, señor Senador.

SEÑOR DE BOISMENU.- Pero sí la mayoría, señor Presidente y, desgraciadamente, por su mentalidad, al uruguayo le cuesta comprar lo fabricado por nosotros mismos. Seguramente esto se va a revertir, ya vemos que Argentina empieza a comprar y sabemos que las camionetas armadas acá también están empezando a funcionar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Soy consumidor de automóviles, siempre he comprado la misma marca y el mismo modelo, Ford Escort, y el mejor que he tenido ha sido el ensamblado aquí; además, fue también del que me resultó más fácil conseguir los repuestos. Con esto quiero decir que hay compradores y compradores y yo he dado un punto de vista muy personal.

SEÑOR ARMESTO.- No me refería precisamente a la calidad, porque estoy seguro de que lo que nosotros hacemos, es mucho mejor, incluso, que muchos productos argentinos y brasileños. El tema que nosotros planteamos no es que sea ese el problema, sino cómo se presenta el país, porque es una cuestión de imagen. Digo esto, porque es mucho más seguro un producto chileno, aunque tenga menor calidad –y más aún en el tema automotriz- pues allí se tiene en cuenta la imagen de dicho país.

Estuve en la fábrica NISSAN, en Japón, y confieso que me pareció igual que estar en mi fábrica, porque es muy similar la forma de producción y la maquinaria, aunque técnicamente es un poco inferior, ya que no tiene cataforesis como nosotros. PCA compró cataforesis para invertir en Chile, por lo que va a estar en iguales condiciones que nosotros, pero con una ventaja: que está en aquél país. Estos son capitales franceses dirigidos por alguien de esa nacionalidad y es lógico que si están invirtiendo en Chile, harán una presión muy fuerte para que dicho país ingrese al MERCOSUR.

lt

La preocupación personal y creo que la de unos cuantos compañeros, es que Chile, como país, se presenta más sólido que el Uruguay y con una política industrial. Además, aquél tiene un mercado interno de 160.000 autos y tiene libre importación –como nosotros- con un arancel del 9%. Sin embargo, el auto más vendido en Chile es el que se arma en Arica, en la General Motors.

En 1995, en el Uruguay hubo un récord de 473 marcas y modelos de autos venidos de todas partes del mundo para un mercado de 40.000 unidades como máximo. Es evidente que cualquiera podría traer un auto, venderlo y ni siquiera precisaba un respaldo técnico.

En nuestro país actualmente se venden autos a U$S 10.000 que técnicamente son de mucha menor calidad que los que nosotros hacemos. Quienes fabricamos autos –aunque no andemos en ellos- o quienes los utilizan se dan cuenta de que hay marcas que técnicamente son muy inferiores a las que producimos aquí. Hace años trabajé en la planta de SEVEL armando los automóviles FIAT. En esa época, venían desde Argentina a hacernos auditorías y allí se comprobaba que en el FIAT UNO teníamos mejor calidad que en el que se fabricaba en aquel país. Creo que lo que sucede es que aquí se hacen las cosas bien pero no se venden bien e, inclusive, muchas veces no sabemos cómo venderlas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión va a continuar trabajando sobre este tema y seguiremos en contacto con ustedes.

La Comisión agradece la presencia de ustedes en el día de hoy.

SEÑOR ARMESTO.- Nosotros también agradecemos a la Comisión de Industria y Energía que nos haya recibido.

(Se retira la delegación de la Unión Nacional de Trabajadores del Metal y Ramas Afines)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Así se hace. Es la hora 12 y 6 minutos)

lt

Material proporcionado por la delegación de la UNTMRA

Unión Nacional de Trabajadores del Metal y Ramas Afines
U.N.T.M.R.A - Filial PIT-CNT
Organización Sindical con Personería Jurídica
Telef: 208-1818 Fax:208-5323 E-Mail: untmra@chasque.apc.org
PIT - CNT

Montevideo, 2 de octubre de 2000.

Sr. Presidente de la Comisión de Industrias
de la Cámara de Senadores:
Dr: Pablo Millor
Presente

Síntesis de los planteos de los trabajadores de la industria automotriz

- Los trabajadores de la industria automotriz queremos expresar nuestra profunda preocupación por la situación del sector. La discontinuidad del sector significaría graves consecuencias para la economía del país, su progreso tecnológico y su inserción en la economía regional e internacional.

- La indefinición de la postura del país, en los últimos años, con relación a la negociación regional y a la no-adopción de una política industrial nacional explícita y activa al respecto, podría hacer dudar a las marcas establecidas de permanecer en el país.

- La industria automotriz es una de las expresiones más profundas del proceso de concentración y globalización de la economía mundial. Por ahora 9 grandes marcas van absorbiendo al conjunto, y próximamente podrían ser menos. Estas marcas dictan las normas que deben acatar sus proveedores y organizan la distribución del mercado.

- De hecho la presencia de ellas en el MERCOSUR, ya está imponiendo la ineludible necesidad de determinar nuestra política nacional como parte de una estrategia regional. Uruguay no puede presentarse como el obstaculizador, que menosprecia la importancia de la integración regional, por el contrario, esta es la vía de desarrollo nacional, y no sólo en este sector. Los inversores que vienen, y para lo que el país debería tener una política activa de atracción, lo hacen porque somos parte del MERCOSUR, como forma de penetrar en el mercado regional. La postura del país, en las negociaciones del régimen común automotriz, de hecho impuso a Argentina y Brasil, en donde el sector es vital para sus economías, la necesidad de ir adoptando decisiones bilaterales, lo que ha significado de que hoy negociamos, también por la necesidad de nuestros socios de enfrentar los graves problemas de empleo que tienen, en peores condiciones, con cupos menores, etc.. La crisis abierta entre Argentina y Brasil, al parecer en eso está trabajando el Sr. Ministro de Industrias, nos daría posibilidades de renegociar más favorablemente.

- La industria existente, aporta significativamente a la económia del país. No hay país sin industria. Ello no excluye la necesidad del desarrollo de los servicios y de la actividad agropecuaria, por el contrario, se trata de una complementación necesaria. El país necesita agregar valor a su producción, en ese sentido esta industria hace una contribución importante a pesar de su reducción física desde 1990, ha aumentado su capacidad exportadora y su productividad. El sólo hecho de hacer dudar a las actuales marcas francesas, de su permanencia o no el país, amenaza no sólo la existencia de nuestros puestos de trabajo, sino que al prestigio internacional de la Nación.

- No se trata de una industria artificial, los uruguayos sabemos hacer autos a niveles de calidad similares a los europeos, como ha sido reconocido por estos. Esto es una tarjeta de presentación internacional valiosa para todo lo hecho en Uruguay. Hoy se trabaja en la certificación de acuerdo a las normas ISO. Hoy más de 1500 trabajadores, directos e indirectos, estamos esforzándonos para ser profesionales cada día más eficientes.

- La importación indiscriminada de marcas y modelos, no sólo que no crea empleos significativamente, sino que desprotege en general al consumidor y nos aleja de la necesaria formulación de una política industrial regional complementaria.

- Los trabajadores reivindicamos la instalación, en el orden nacional y regional de un ámbito integrado por empresarios, trabajadores, gobierno y técnicos a los efectos de formular una política activa de desarrollo de la innovación tecnológica, la complementación productiva, la formación profesional, relaciones laborales en base al respeto mutuo, etc.

- En el orden nacional es necesario ofrecer al inversor normas claras, que le permitan saber a que atenerse. Es necesario abordar claramente la posibilidad de producir para el mercado interno. Es algo que llama la atención a cualquiera el hecho de cómo máximo sólo el 5% de lo que producimos se vende en el país. Si es un tema fiscal, deberá tenerse en cuenta cuanto más podrá recaudar el Estado, con un régimen especial para la producción nacional, como de una forma directa o indirecta aplican todos los países en el mundo. Y no estamos hablando de proteccionismo, nuestra propuesta no tiene nada que ver con ello. Pero tampoco con la desprotección ya que esta no se aplica en ningún país desarrollado.

- Nuestra presencia ante Uds. obedece a la necesidad de establecer un dialogo constructivo de todos los uruguayos sobre este aspecto tan importante para la vida nacional, y a nuestra firme determinación de movilizarnos en defensa de nuestros puestos de trabajo, y del desarrollo productivo y tecnológico del país.

Comisión de trabajadores de la industria automotriz
de la UNTMRA

Gráfico 1

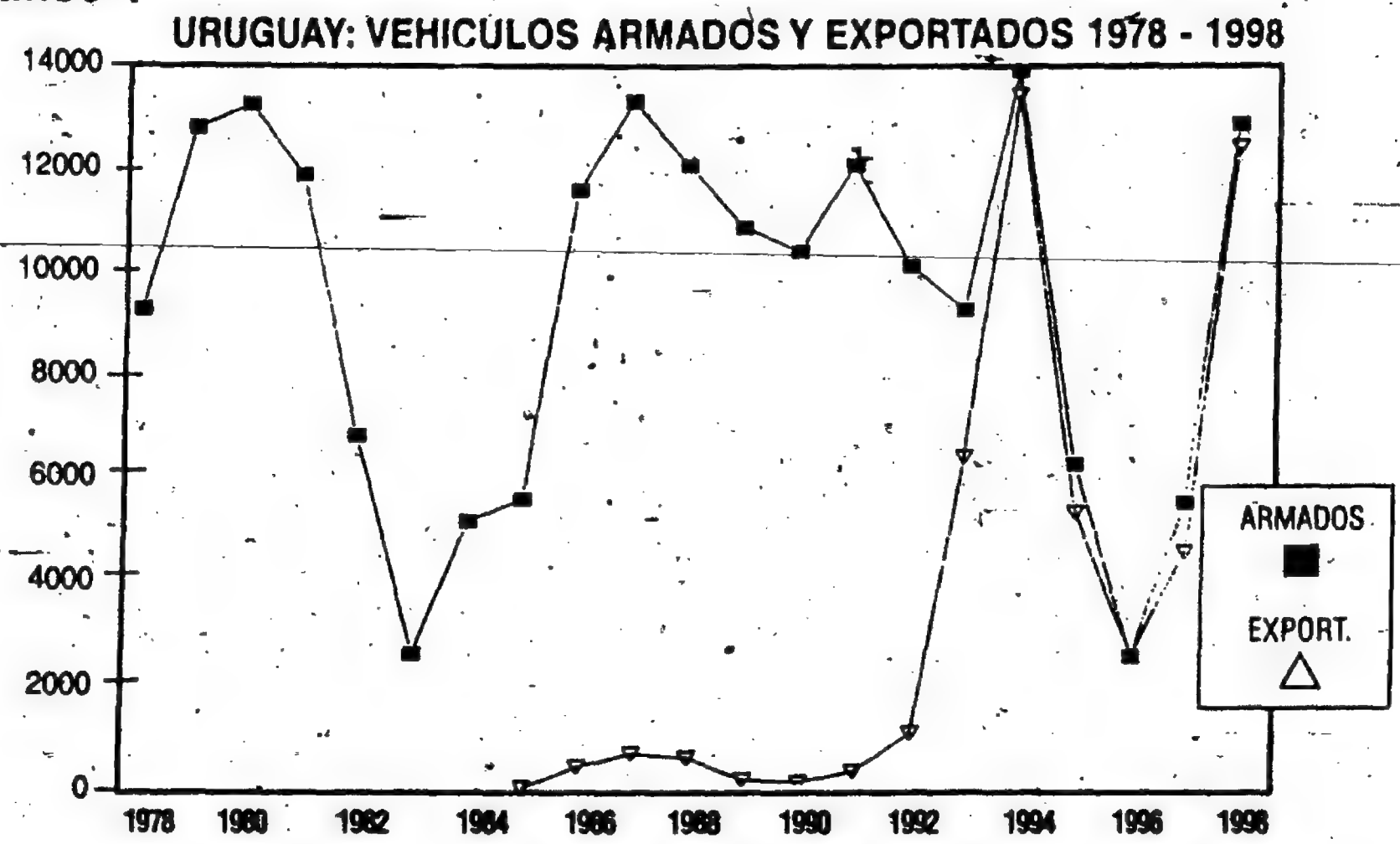
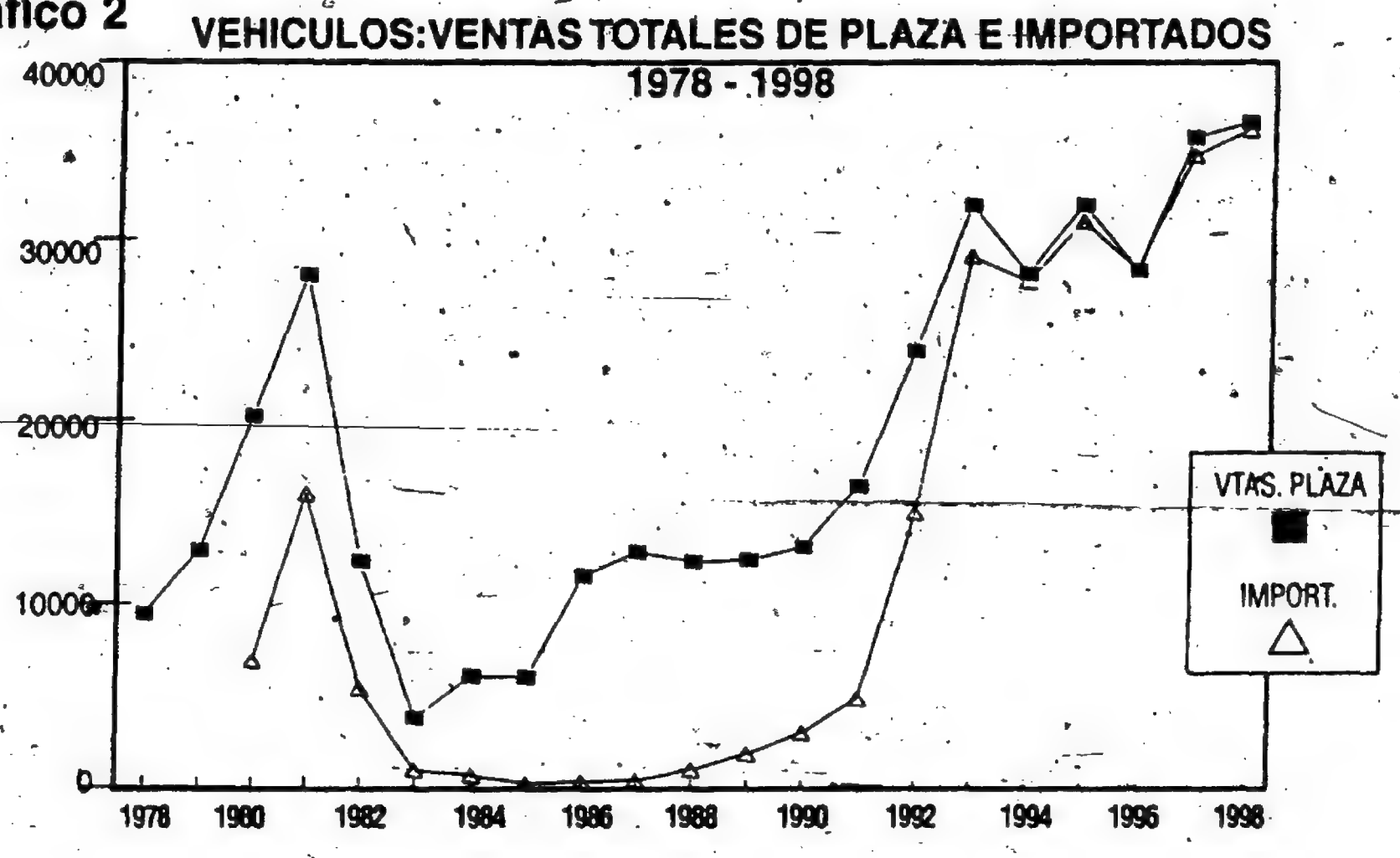


Gráfico 2



(alianzas a julio 2000. Porcentajes de producción 1998)

Alianzas/ Socios	Producción en Miles
GM.Fiat	**23,9**
GM	14,7
Isuzu	0,5
Fiat	5,1
Fuji	1,0
Suzuki	2,5
Ford-Mazda-Daewo (FMD)	**17,2**
Ford-Mazda	15,6
Ford	12,7
Volvo Cars	0,8
Mazda	1,8
Land Rover	0,3
AlianzasDaewo	1,5
Daewo	1,5
Ssangyong	0,1
DC-Mitsubishi-Hyudai (DCMH)	**13,6**
DC-Mitsubishi	11,1
DC	8,3
Mitsubishi Cars	2,8
Alianza Hyunday	2,5
Hyundai	1,7
Kia	0,7
Asia	0,0
Toyota	**9,7**
Toyota	8,6
Daihatsu	1,1
Hino	
Renault-Nissan-(RN)	**9,5**
Renault	4,3
Nissan	5,1
Samsung	0,1
VW.Scania (VWS)	**9,4**
VW Group	9,4
Scania	
Honda	**4,6**
Peugeot-Citröen (PSA)	**4,4**
BMW*	**1,6**
Compañias Registradas	93,7
Otras	6,3
Total Mundial	**100,0**

Porcentajes de producción de las alianzas

(alianzas a julio 2000. Porcentajes de producción 1998)

Alianzas/ Socios	Producción en Miles
GM.Fiat	12.192
GM	7.508
Isuzu	274
Fiat	2.578
Fuji	534
Suzuki	1.298
Ford-Mazda-Daewo (FMD)	8.751
Ford-Mazda	7.965
Ford	6.484
Volvo Cars	399
Mazda	914
Land Rover	168
AlianzasDaewo	786
Daewo	741
Ssangyong	45
DC-Mitsubishi-Hyudai (DCMH)	6.918
DC-Mitsubishi	5.658
DC	4.226
Mitsubishi Cars	1.432
Alianza Hyunday	1.260
Hyundai	891
Kia	359
Asia	10
Toyota	4.932
Toyota	4.395
Daihatsu	537
Hino	
Renault-Nissan-(RN)	4.828
Renault	2.202
Nissan	2.584
Samsung	42
VW.Scania (VWS)	4.797
VW Group	4.797
Scania	
Honda	2.329
Peugeot-Citröen (PSA)	2.248
BMW*	803
Compañías Registradas	47.803
Otras	3.222
Total Mundial	**51.025**

PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS POR REGION, 1995-2002

	Actual Data*					Forecast		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	Units in thousands							
W Europe	14,930	15,192	15,916	16,332	16,273	16,886	16,924	17,028
NAFTA	15,264	15,392	15,786	15,801	17,538	18,524	18,402	18,230
S America	1,921	2,148	2,590	2,195	1,735	2,158	2,425	2,876
Japan	10,197	10,346	10,976	10,050	9,895	10,572	10,650	10,476
Asia-Pacific**	6,317	7,121	6,476	5,481	6,870	7,498	8,015	8,453
E Europe	2,014	2,078	2,368	2,453	2,412	2,549	2,633	2,782
Other	829	873	891	912	937	958	1,000	1,000
World Total	**48,986**	**51,366**	**53,153**	**51,374**	**53,810**	**57,295**	**58,199**	**58,997**
	Year-to-Year Changes (thousands)							
W Europe	648	262	724	416	-59	613	38	105
NAFTA	-491	128	394	15	1,737	986	-123	-171
S America	-69	227	442	-395	-460	423	267	451
Japan	-357	149	630	-926	-155	677	78	-174
Asia-Pacific**	852	804	-645	-995	1,389	628	517	438
E Europe	94	64	290	85	-41	137	84	149
Other	99	44	18	21	25	21	42	0
World Total	**547**	**2,381**	**1,787**	**-1,779**	**2,436**	**3,485**	**904**	**798**
	Year-to-Year Percent Changes							
W Europe	4.5	1.8	4.8	2.6	-0.4	3.8	0.2	0.6
NAFTA	-3.1	0.8	2.6	0.1	11.0	5.6	-0.7	-0.9
S America	-3.5	11.8	20.6	-15.3	-21.0	24.4	12.4	18.6
Japan	-3.4	1.5	6.1	-8.4	-1.5	6.8	0.7	-1.6
Asia-Pacific**	15.6	12.7	-9.1	-15.4	25.3	9.1	6.9	5.5
E Europe	4.9	3.2	14.0	3.6	-1.7	5.7	3.3	5.7
Other	13.6	5.3	2.1	2.4	2.7	2.2	4.4	0.0
World Total	**1.1**	**4.9**	**3.5**	**-3.3**	**4.7**	**6.5**	**1.6**	**1.4**

e = estimate based on data available at mid-year 2000

SOURCE: EIU, forecast IMF

* includes some estimates

** excludes Japan; includes Australia and New Zealand

VEHICULOS VENDIDOS EN LOS PRINCIPALES, MERCADOS SUD- AMERICANOS 1991-2002

	Actual Data					Forecast		
Countries*	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	Units in Thousands							
Brazil	1,470.9	1,730.5	1,878.9	1,495.9	1,227.3	1,419.5	1,666.4	1,972.5
Argentina	328.0	376.1	426.3	455.4	380.1	391.8	430.9	484.3
Venezuela	88.9	66.9	177.9	175.8	97.8	106.4	119.6	136.1
	Year-to-Year Changes (thousands)							
Brazil	71.0	259.6	148.4	-383.0	-268.6	192.2	247.0	306.1
Argentina	-180.2	48.2	50.2	29.0	-75.2	11.7	39.1	53.4
Venezuela	23.0	-21.9	110.9	-2.1	-78.0	8.6	13.2	16.5
	Year-to-Year Percent Changes							
Brazil	5.1	17.6	8.6	-20.4	-18.0	15.7	17.4	18.4
Argentina	-35.5	14.7	13.3	6.8	-16.5	3.1	10.0	12.4
Venezuela	34.9	-24.7	165.7	-1.2	-44.4	8.8	12.4	13.8
e = estimate based on data available at mid-year 2000						SOURCE: EIU, forecast IMF		
* Countries listed in order of 1999 vehicle sales.								

PRODUCCION DE VEHICULOS EN LOS PRINCIPALES, PAISES DE SUD-AMERICA 1995-2002

	Actual Data					Forecast		
Countries*	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	Units in Thousands							
Brazil	1,634.3	1,804.3	2,067.5	1,585.6	1,343.6	1,612.4	1,816.2	2,189.2
Argentina	285.4	313.2	446.3	458.0	304.9	419.6	465.0	522.6
Venezuela	96.4	71.2	152.9	135.7	78.6	88.3	100.1	111.9
	Year-to-Year Changes (thousands)							
Brazil	52.9	170.0	263.1	-481.8	-242.0	268.7	203.8	373.0
Argentina	-123.3	27.7	133.2	11.7	-153.0	114.7	45.4	57.5
Venezuela	24.5	-25.2	81.7	-17.2	-57.1	9.7	11.8	11.8
	Year-to-Year Percent Changes							
Brazil	3.3	10.4	14.6	-23.3	-15.3	20.0	12.6	20.5
Argentina	-30.2	9.7	42.5	2.6	-33.4	37.6	10.8	12.4
Venezuela	34.0	-26.1	114.7	-11.2	-42.1	12.3	13.4	11.8
e = estimate based on data available at mid-year 2000						SOURCE: EIU, forecast IMF		
* Countries listed in order of 1999 vehicle production.								